



BIBLIOTHÈQUE du PARLEMENT

LIBRARY of PARLIAMENT

RÉSUMÉ LÉGISLATIF



Projet de loi C-52 :

Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada (administration, transports aérien et ferroviaire et arbitrage)

Publication n° 41-1-C52-F
Le 9 janvier 2013

Alexandre Lavoie

Division de l'industrie, de l'infrastructure et des ressources
Service d'information et de recherche parlementaires

Résumé législatif du projet de loi C-52

La présente publication est aussi affichée en versions HTML et PDF sur IntraParl (l'intranet parlementaire) et sur le site Web du Parlement du Canada.

Dans la version électronique, les notes de fin de document contiennent des hyperliens intégrés vers certaines des sources mentionnées.

This publication is also available in English.

Les **résumés législatifs** de la Bibliothèque du Parlement, ainsi que l'indique leur nom, résument des projets de loi du gouvernement étudiés par le Parlement et en exposent le contexte de façon objective et impartiale. Ils sont préparés par le Service d'information et de recherche parlementaires de la Bibliothèque, qui effectue des recherches et fournit des informations et des analyses aux parlementaires, ainsi qu'aux comités du Sénat et de la Chambre des communes et aux associations parlementaires. Les résumés législatifs sont mis à jour au besoin pour tenir compte des amendements apportés aux projets de loi au cours du processus législatif.

Avertissement : Par souci de clarté, les propositions législatives du projet de loi décrit dans le présent résumé législatif sont énoncées comme si elles avaient déjà été adoptées ou étaient déjà en vigueur. Il ne faut pas oublier, cependant, qu'un projet de loi peut faire l'objet d'amendements au cours de son examen par la Chambre des communes et le Sénat, et qu'il est sans effet avant d'avoir été adopté par les deux Chambres du Parlement, d'avoir reçu la sanction royale et d'être entré en vigueur.

Dans ce document, tout changement d'importance depuis la dernière publication est signalé en **caractères gras**.

TABLE DES MATIÈRES

1	CONTEXTE.....	1
2	DESCRIPTION ET ANALYSE	2
2.1	Ententes de service et arbitrage (art. 8 à 14)	2
2.2	Rationalisation des procédures auxquelles doivent se soumettre les compagnies aériennes (art. 5 et 7)	3
2.3	Mise à jour de certaines dispositions relatives à l'application de <i>la Loi sur les transports au Canada</i> (art. 2 à 4 et 6)	4

RÉSUMÉ LÉGISLATIF DU PROJET DE LOI C-52 : LOI MODIFIANT LA LOI SUR LES TRANSPORTS AU CANADA (ADMINISTRATION, TRANSPORTS AÉRIEN ET FERROVIAIRE ET ARBITRAGE)

1 CONTEXTE

Le projet de loi C-52 : Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada (administration, transports aérien et ferroviaire et arbitrage) (titre abrégé : « Loi sur les services équitables de transport ferroviaire des marchandises ») a été présenté et a franchi l'étape de la première lecture à la Chambre des communes le 11 décembre 2012.

Le projet de loi modifie la *Loi sur les transports au Canada* (LTC)¹ afin :

- de donner aux expéditeurs de marchandises le droit de conclure des ententes de service avec les compagnies de chemin de fer et d'établir un processus d'arbitrage en cas de différends entre un expéditeur et une compagnie de chemin de fer relativement à la conclusion d'une telle entente;
- de rationaliser les procédures administratives relatives au transport aérien;
- de mettre à jour certaines dispositions relatives à l'application de la LTC.

La LTC est une loi-cadre régissant un certain nombre de marchés du transport aérien et du transport ferroviaire. Adoptée par le Parlement en 1996, elle énonce la politique nationale des transports² et elle établit la libre concurrence – notamment entre transporteurs et entre modes de transport – comme principe de base des marchés des transports au pays³. Elle comprend en outre des dispositions qui portent sur le fonctionnement de l'Office des transports du Canada⁴.

Les dispositions du projet de loi qui concernent le transport ferroviaire découlent de l'examen législatif de la LTC effectué en 2000-2001. Dans son rapport déposé en 2001⁵, le Comité d'examen de la *Loi sur les transports au Canada* a formulé 21 recommandations visant à améliorer l'accès concurrentiel au transport ferroviaire et la protection des expéditeurs. De 2001 à 2007, Transports Canada a élaboré des propositions en vue de mettre en œuvre les recommandations du Comité et a tenu des consultations auprès des compagnies de chemin de fer et d'autres intervenants du transport ferroviaire⁶. Un projet de loi modifiant la LTC a été présenté plus tard en 2007 et a reçu la sanction royale en 2008⁷.

En 2009, le ministre d'État (Transports) a mis sur pied un groupe d'experts du domaine des transports, le Comité d'examen des services de transport ferroviaire de marchandises, auquel il a confié le mandat d'examiner spécifiquement les services de transport ferroviaire de marchandises au Canada. L'accès au transport ferroviaire, qui avait été évalué en 2001 par le Comité d'examen de la *Loi sur les transports au Canada*, a été l'un des principaux problèmes soulevés dans le cadre de l'examen réalisé par le Comité d'examen des services de transport ferroviaire de marchandises. D'une part, les expéditeurs se sont plaints de l'inconstance et du

caractère insuffisant des services ferroviaires qui leur sont offerts⁸. D'autre part, les compagnies de chemin de fer ont expliqué que les interruptions de service pouvaient être attribuables à d'autres intervenants du réseau et que les compagnies de chemin de fer ne pouvaient à elles seules être responsables des incidents fortuits se produisant sur leur réseau⁹.

Le Comité d'examen des services de transport ferroviaire a formulé, entre autres, la recommandation suivante :

Les chemins de fer devraient engager des négociations de bonne foi pour établir des ententes de service à la demande des intervenants qui entretiennent une relation opérationnelle ou commerciale avec eux, y compris l'établissement d'ententes de service « modèle » avec des groupes tels les petits expéditeurs.

Les différends liés à l'établissement initial ou au renouvellement des ententes de service (notamment l'impossibilité de s'entendre sur les modalités des ententes de service ou des renouvellements) devraient pouvoir être inclus dans le règlement des différends¹⁰.

Dans sa réponse au rapport du Comité d'examen, le gouvernement fédéral s'est engagé à mettre en œuvre la recommandation susmentionnée¹¹. Le projet de loi C-52 s'inscrit dans cet engagement.

2 DESCRIPTION ET ANALYSE

Le projet de loi C-52 comprend 14 articles. La description qui suit met l'accent sur les trois éléments principaux du projet de loi.

2.1 ENTENTES DE SERVICE ET ARBITRAGES (ART. 8 À 14)

La LTC exige des compagnies de chemin de fer qu'elles mettent certains services prévus par la LTC à la disposition des expéditeurs et qu'elles publient les tarifs qui leur sont rattachés¹². Les articles 113 et 126 de la LTC permettent aussi à une compagnie de chemin de fer de conclure avec un expéditeur une entente de service (appelée « contrat confidentiel ») dans laquelle est précisé le niveau de services qui sera offert à l'expéditeur ainsi que le prix de ces services. En cas de différend concernant les modalités du contrat telles que le niveau de services offert et le prix exigé, les expéditeurs peuvent soumettre le différend à l'arbitrage¹³. Les compagnies de chemin de fer ne sont pas obligées de conclure de contrats confidentiels avec les expéditeurs. Cela dit, dans le cas de Chemin de fer Canadien Pacifique, environ les trois quarts des activités de la compagnie seraient effectuées dans le cadre de tels contrats¹⁴.

L'article 8 du projet de loi ajoute les paragraphes 126(1.1) à (1.5) à la LTC afin d'accorder à un expéditeur le droit de conclure un contrat confidentiel avec une compagnie de chemin de fer. Le nouveau paragraphe 126(1.1) permet ainsi à un expéditeur de demander à une compagnie de chemin de fer de lui faire une offre de contrat confidentiel. Le nouveau paragraphe 126(1.2) décrit les éléments qui doivent être inclus dans la demande de l'expéditeur, notamment les services exigés par

celui-ci et tout engagement qu'il est disposé à prendre envers la compagnie de chemin de fer. Aux termes du nouveau paragraphe 126(1.3), la compagnie de chemin de fer doit répondre à cette demande et présenter une offre de contrat dans les 30 jours suivant la date de réception de la demande. Le nouveau paragraphe 126(1.4) dispense les compagnies de chemin de fer d'inclure dans leur offre une stipulation qui concerne une question qui a déjà été réglée dans un accord entre l'expéditeur et la compagnie de chemin de fer, qui est visée par un arrêté, qui figure dans un tarif publié ou qui fait l'objet d'une décision arbitrale, sauf si, conformément au nouveau paragraphe 126(1.5), l'accord, l'arrêté, le tarif ou la décision arbitrale arrivent à échéance.

L'article 11 du projet de loi établit une nouvelle procédure d'arbitrage pour régler les désaccords entre un expéditeur et une compagnie de chemin de fer au sujet d'une offre de contrat confidentiel (nouveaux art. 169.31 à 169.43). Pour se prévaloir de l'arbitrage, l'expéditeur doit démontrer que des efforts ont été déployés afin d'en venir à une entente avec la compagnie de chemin de fer (nouvel art. 169.33). Dans sa décision, l'arbitre détermine le niveau de services que doit fournir la compagnie de chemin de fer, ses obligations envers l'expéditeur si elle n'est pas en mesure d'offrir le niveau de services exigé par l'arbitre, ainsi que les obligations de l'expéditeur envers la compagnie de chemin de fer (nouvel art. 169.37). Lorsqu'il rend sa décision, l'arbitre doit, entre autres, être équitable sur le plan commercial pour l'expéditeur et pour la compagnie de chemin de fer (nouvel art. 169.37). Il devra aussi tenir compte des besoins de l'expéditeur en matière de transport (nouvel al. 169.37a)).

En raison de l'ajout de la nouvelle procédure d'arbitrage susmentionnée, le projet de loi fait en sorte que la partie IV de la LTC compte deux procédures d'arbitrage. Les articles 9 et 10 du projet de loi modifient les intertitres de la partie IV afin que les articles 159 à 169.3 de la LTC portant sur les procédures d'arbitrage actuelles soient précédés des intertitres « Section I » et « Arbitrage sur l'offre finale ». Les nouvelles procédures d'arbitrage introduites par les nouveaux articles 169.31 à 169.43 créés par l'article 11 du projet de loi sont précédées des nouveaux intertitres « Section II » et « Arbitrage sur le niveau de services ».

En outre, l'article 12 du projet de loi ajoute le paragraphe 177(1.1) à la LTC. En vertu de cette nouvelle disposition, l'Office des transports du Canada pourra imposer des sanctions pécuniaires d'un montant maximum de 100 000 \$ à une compagnie de chemin de fer qui ne respecte pas la décision d'un arbitre prise conformément à la nouvelle procédure d'arbitrage. Les articles 13 et 14 du projet de loi modifient les paragraphes 178(1) et 180.8(1) de la LTC afin qu'ils tiennent compte du nouveau paragraphe 177(1.1).

2.2 RATIONALISATION DES PROCÉDURES AUXQUELLES DOIVENT SE SOUMETTRE LES COMPAGNIES AÉRIENNES (ART. 5 ET 7)

Les articles 5 et 7 du projet de loi simplifient les procédures habilitant les compagnies aériennes à détenir une licence pour l'exploitation d'un service de transport aérien. L'article 5 modifie ainsi l'article 62 de la LTC afin d'exempter l'arrêté du ministre des Transports permettant à un non-Canadien de détenir une licence

pour l'exploitation d'un service intérieur de transport aérien de l'application de la *Loi sur les textes réglementaires*¹⁵. Actuellement, un tel arrêté doit, entre autres choses, être révisé et enregistré par le greffier du Conseil privé¹⁶ et publié dans la *Gazette du Canada*¹⁷. Désormais, cet arrêté n'a qu'à être rendu public au moyen d'Internet.

L'article 7 du projet de loi modifie l'article 80 de la LTC afin de limiter l'étendue des exemptions que peut accorder l'Office des transports du Canada. Présentement, l'article 80 permet à l'Office de dispenser une personne ou une compagnie aérienne de l'application de toute disposition de la LTC relative au transport aérien. Le nouveau paragraphe 80(3) précise que l'Office ne peut dispenser le demandeur d'une licence d'exploitation d'un service international régulier de transport aérien de l'exigence d'être préalablement habilité par le ministre des Transports ou un gouvernement étranger à détenir une telle licence.

L'article 6 du projet de loi modifie le paragraphe 69(2) de la LTC afin que les versions française et anglaise concordent.

2.3 MISE À JOUR DE CERTAINES DISPOSITIONS RELATIVES À L'APPLICATION DE LA *LOI SUR LES TRANSPORTS AU CANADA* (ART. 2 À 4 ET 6)

L'article 2 modifie le paragraphe 42(1) afin que l'Office des transports du Canada soit tenu de présenter son rapport d'activité annuel au gouverneur en conseil avant la fin du mois de juillet de chaque année, plutôt qu'avant la fin du mois de mai comme c'est présentement le cas.

L'article 4 ajoute à la LTC les articles 50.01 et 50.02, qui autorisent le gouvernement à incorporer par renvoi tout document établi par une personne ou un organisme autre que le Ministre dans le règlement pris en vertu du paragraphe 50(1). Ce paragraphe confère au gouverneur en conseil le pouvoir de prendre un règlement obligeant certaines personnes à fournir au ministre des Transports des renseignements lui permettant, entre autres choses, d'élaborer une politique sur le transport, de planifier les besoins en infrastructures de transport et d'appliquer la LTC.

Les articles 3 et 6 du projet de loi modifient les paragraphes 50(1) et 69(2) de la LTC afin que les versions française et anglaise de chacun de ces paragraphes concordent.

NOTES

1. [*Loi sur les transports au Canada*](#) (LTC), L.C. 1996, ch. 10.
2. *Ibid.*, art. 5.
3. Joseph P. Dion, *Le rapport de l'examen de la Loi sur les transports au Canada*, publication n° 01-12F, Ottawa, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement, 4 octobre 2001, p. 4.

4. L'Office des transports du Canada est un organisme de réglementation économique et un tribunal quasi judiciaire en matière de transport relevant de la compétence du Parlement. On peut trouver des renseignements concernant le rôle de l'Office sur la page « [À notre sujet](#) » de son site Web.
5. Comité d'examen de la *Loi sur les transports au Canada*, [Vision fondée sur l'équilibre : examen de la Loi sur les transports au Canada](#), Ottawa, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, 2001.
6. Transports Canada, [Examen des services de transport ferroviaire de marchandises – Rapport final](#), 2011, p. 1.
7. [Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada \(transport ferroviaire\)](#), L.C. 2008, ch. 5. Pour de plus amples renseignements au sujet de cette loi, voir David Johansen, [Projet de loi C-8 : Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada \(transport ferroviaire\)](#), publication n° LS-569F, Ottawa, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement, 27 juin 2008.
8. Transports Canada (2011), p. 26.
9. *Ibid.*, p. 35.
10. *Ibid.*
11. Transports Canada, [Le gouvernement du Canada prend des mesures pour améliorer la chaîne d'approvisionnement du transport ferroviaire des marchandises \(Winnipeg\)](#), communiqué, Winnipeg, 18 mars 2011.
12. LTC, art. 113, 117 et 118.
13. *Ibid.*, art. 161.
14. Transports Canada (2011), p. 11.
15. [Loi sur les textes réglementaires](#), L.R.C. 1985, ch. S-22.
16. *Ibid.*, art. 3.
17. *Ibid.*, art. 10.